

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich,

tudzież wszelkich części-składowych, przyborów i potrzeb do tychże — Wszystko w najlepszej jakości.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę światowej angielskiej fabryki

SINGER i Ska w Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i Ska („Diana“) w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (Sweatery), paski, buciki, pończochy.

Modne towary męskie.

Największy skład łyżew.

Cenniki na żądanie.



Fachowy warstat reparacyjny.

Spis rzeczy z poprzedniego rocznika przeszlemy Szan. Czytelnikom dopiero z następnym numerem.

Rok IV. Dnia 1. stycznia 1898. Nr. 1.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek.

Szanownym naszym czytelnikom i przyjaciołom przesyłamy z Nowym Rokiem serdeczne życzenia wszelkich pomyślności!

Zwyciężył.

Obrazek z życia łódzkiego.

Skreślił Franciszek Rykowski.

Wieczór był dżdżysty, jak często w późnej jesieni. Pan Franciszek zaniechał był dziś zwykłej swojej po całodziennem biurowem zajęciu przechadzki po Piotrkowskiej. W teatrze grano jakąś znaną sztukę, do czytania nie był usposobiony, dość zresztą miał już tego — jak się wyrażał — „mulostwa“ chodził więc wolnym krokiem po pokoju, rozmyślając, co zrobić z dzisiejszym wieczorem. Żeby to się było w kochanej Warszawce, poszłoby się do klubu na kręgielki, ileżby się tam jeszcze innych znalazło sposobów miłego spędzenia czasu. Z upodobaniem myślał on o Warszawie, o jej szarej Wiśle; a ta Wisła... ileż się z nią wspomnień łączy.

Pan Franciszek był zapalonym wioślarzem. Flirtu nie lubił, salonów unikał, a całe jego uczucie miłości skierowane było ku jego nieboszczce żonie „Osie“. Tak się wabiła jego własnoręcznie zbudowana łódka, którą porzucić musiał wyjeżdżając do Łodzi. Myśli o niej wyprowadziły go już zupełnie z równowagi.

Rzucił się na kozetkę i puścił myślom wodze, wzrok jego zatrzymał się teraz na jelenich rogach, wiszących nad kozetką, na których widniały drogie mu po owej kochance zabytki w postaci czapki wioślarskiej i pasa. Z lubością patrzył na te drogie pamiątki; myśli jego krążyły po Dynasach, gdzie się dziś z dumą wznosi siedziba cyklistów, a gdzie on kiedyś swoją „Osę“ budował, gdzie ją próbował, gdzie uczył się władać wiosłem... Wśród błogich marzeń — sen zaczynał oczy jego morzyć i byłby zasnął na dobre, gdyby go nie było obudziło pukanie do drzwi.

— Kto tam?

— Ja, sąsiad — odpowiada wchodząc pan Broski.

Pan Franciszek lubił Broskiego, ten mu jednak dziś przyszedł nie w porę, wyrywając go z tak miłej drzemki.

— Obudziłem sąsiada — zagadnął Broski — nie przeszkadzam...

— Ależ proszę, ot leżałem, rozmyślając nad marnościami tego świata.

— Ja zaś przyszedłem spędzić tu u sąsiada jakąś godzinkę, zanim pójdę do Bendorfa do Koncerthausu, gdzie się mam spotkać z kolegami.

— Do knajpki, do knajpki sąsiad zmierza — wyrzekł ironicznie pan Franciszek występując z całą kawalerską go-

ścinnością, bo oto rozłożył przed gościem pełną papierośnicę.

— Cóż robić — odrzekł Broski — nie wynaleźli tu jeszcze nic lepszego i dowcipniejszego. Teatr, szansonetki, czasem jekiś koncert, a życia towarzyskiego ani na lekarstwo. Gdyby jeszcze pogoda, możnaby się przejść.

— Którędy? po Piotrkowskiej — dodał niecierpliwie pan Franciszek po takim spacerze nie czuje człowiek boków.

Broski wiedział, że pan Franciszek Łodzi nie lubi, przyczyny tego jednak nie miał jeszcze czasu zbadać. Wpatrując się w niego dodał po chwili:

– Pan dzisiaj, jak widzę, jakiś nie swój.

— Jakże tu można być swój, mieć humor, chęć do życia, kiedy tu dnie takie nudne, takie do siebie podobne, a ta nora dymu i plutokracyi robi mi się coraz wstrętniejszą.

— Panie! sza! — Antisemitą, ani antiplutokratą nie wolno być w Łodzi, bo pan tu zginiesz jak szara mysz pod miotłą.

— Chciał pan powiedzieć, że prędzej się z Łodzi wyniosę.

— Nie wyniesiesz się pan. Pójdziesz dziś ze mną do Bendorfa, poznasz się z kilku przyzwoitymi Warszawiakami tu osiadłymi, wyrobią się jakieś stosunki, przyzwyczaisz się wreszcie do nas i zostaniesz Łodzianinem, aż miło.

Pan Franciszek pokręcił głową, uśmiechając się niedowierzająco. — Nie zdaje mi się, raczej Łódź pożegnam.

— Pocóż pan do niej przyjechał? zagadnął Broski. — Zdaje mi się, że przyjechałeś tu dla bytu, tak jak ja w swoim czasie i złodziejesz pan tak samo jak ja, skoro tylko tylko zostaniesz z swych uprzedzeń wyleczony. Wyleczy je czas, zastanowienie...

— Zastanowienie? — właśnie to ostatnie pono nigdy. Właśnie zastanawiając się przyszedłem do przekonania, że tu ludzie nie myślą, jak żyć, lub czy tak żyć można, lecz myślą tylko jak robić pieniądze i wszelkiego rodzaju brudy. Panie! — takie miasto — niema kawałka porządnego parku, niema kąpieli, niema towarzystwa sportowego i t. d. — Miało rzeczkę Łódkę, to co z niej zrobiło? — Rów o zawartościach, które jak pies powącha to z Łodzi ucieknie, a biedne wróble, chcąc ugasić pragnienie — skoro obaczą różnokolorowe pasma wody — kończą na kataraktę.

Pan Franciszek mówił to z pewnem uniesieniem. Broski miał wielką chęć roześmiać się, lecz wolał nie drażnić źle usposobionego nowicyusza Warszawiaka przyzwyczajonego do innych porządków.

Ależ cierpliwości, będzie lepiej, już jest lepiej.

— Tak — będzie lepiej, jak złe minie — znana rzecz; mnie to jednak nie pociesza, pragnę życia towarzyskiego, jakichś stowarzyszeń...

— No a Lutnia, Klub cyklistów..

— Lutnia, od urodzenia nie spiewałem, a o tym klubie cyklistów, a właściwie o jego stosunkach, nasłuchałem się tyle od jakiegoś członka jadącego ze mną koleją, że lepiej o nim nie wspominać.

— Jak widzę, jesteś pan pesymistą z zasady.

— Nie, tak źle nie jest, — ale moją ideą jest wioślarstwo, a tu niema...

Teraz był Broski w domu. Znajdzie się lekarstwo na tę ranę — pomyślał.

— Czy pan chce wiosłować w jesieni i zimie?

— Nie! ale co ja tu będę robił w lecie; ani się gdzie wykąpać ani powiosłować...

— Ależ panie, mnie się kąpiel i jazda łodzią już aż uprzykrzyły.

— Gdzie? zawołał niecierpliwie pan Franciszek.

— Gdzie? — pod Łodzią na ślicznych stawach Rudy Pabiańskiej.

Oczy pana Franciszka nabrały innego wyrazu, oblicze się rozpogodziło, począł wypytywać o szczegóły, opowiadał swoje wrażenia z Wisły, tylko jeszcze stała na przeszkodzie komunikacya z Rudą.

— Wszakże rower!

— Prawda.

Broski zajrzał na zegarek.

— Godzina dziesiąta, czas na nas.

Pan Franciszek chciał się wykręcić, na co jednak Broski:

– Musisz pan iść, zapoznać się z kolegami po kole, uzyskać od nich pozwolenie używania łodzi przez zimę, jakoś się to ułoży, a potem jakoś to będzie!

Wyszli... (Ciąg dalszy nastąpi).



Cyklistka.

Napisał C. de Cahier,

Zastanawiając się nad jazdą pań na kole nieraz już zadawałem sobie pytanie, czy nie jest też jazda dla zdrowia ich szkodliwą. Korzystając z każdej nadarzającej się sposobności, badałem kwestyę tę teoretycznie i praktycznie i dziś z czystem sumieniem i zupełnem przekonaniem mogę powiedzieć: Jazda na kole nietylko nie jest dla zdrowia dam szkodliwą lecz przeciwnie nader korzystną, bywa nawet w licznych wypadkach zalecaną jako środek leczniczy, w tym jednak razie należy się zastosować do podanych tu niżej wskazówek.

Pewien amerykański lekarz powiedział: „Jazda na kole jest dla niektórych dam zawsze szkodliwą, dla wszystkich dam czasem szkodliwą, lecz nie dla wszystkich dam zawsze szkodliwą. Wówczas kiedy panie rozpoczynały próby jazdy na kole, orzekły moje znajome jednogłośnie: „Rozumie się, że takie wstrząśnienia muszą być dla nas szkodliwe;" jedna z nich tylko, która bez wiedzy przyjaciółek zaczęła już jeździć, wyraziła swoje zdanie: „Jakże może być jazda szkodliwą, skoro sprawia tak wielką przyjemność". Otóż te właśnie wstrząśnienia są w rozmaitych chorobach żołądka i kiszek środkiem leczniczym, rodzajem ćwiczeń gimnastycznych, któreby się zresztą dały osiągnąć dopiero z pomocą jakiegoś specyalisty do szwedzkiej gimnastyki, lub z pomocą przyrządów gimnastycznych szwedzkiego lekarza dra Zandera.

W 99 wypadkach na 100 stawiam jazdę na kole z wielu względów wyżej od jazdy na koniu. Koło nie potrzebuje żadnej osobnej obsługi, nie męczy się, nie żre owsa i t. d., a przecież jedzie się na niem szybciej. Ta właśnie szybkość działa tak podniecająco; jeżeli okolica mniej piękna uderza się kilka razy silniej w pedały, pocieszając się tem, że wnet się przed nami piękniejszy otworzy widok.

Dla zdrowej, normalnie zbudowanej kobiety, uprawianie tego sportu stanowczo nie jest szkodliwem, byle się nie przetężała zbyt długiemi i szybkiemi jazdami lub jazdą do góry, dalej by nie jeździła w czasie, kiedy jej tego zdrowy rozum zabrania, a wreszcie by nie jeździła w pochylonej postawie. Dobrze jest jednak zawsze, mając zamiar uczyć się jazdy na kole, dać się lekarzowi zbadać, aby być pewną, że nie podlega się żadnej chorobie, którąby była przeszkodą do jazdy. Wielu jest zdania, że jazda na kole tylko nogi wzmacnia, ci jednak są w błędzie, albowiem wszystkie niemal mięśnie wchodzą tu w grę i nabierają siły.

Często się zdarza, że panie, nawet młode i to takie, które w panieńskich czasach używały wiele ruchu na świeżem powietrzu, wyszedłszy za mąż tracą do sportów ochotę. Pojmuję, że dom zajmuje dużo czasu i wymaga często wytężenia myśli, że pierwsze względy należą się mężowi i dzieciom, a własne „ja“ zamężnej kobiety usuwa się na plan dalszy. Rozumiem nawet to, jeśli któraś z nich powiada: „Przykładna i sumienna pani domu nie ma czasu na ćwiczenia fizyczne czy to dla zdrowia czy też dla przyjemności“. A la bonne heure, dlaczego jednak tak rzadko słyszymy skargi, że się jakaś dama zatrzymała kilka godzin u krawczyni, lub całe popołudniu u modniarki, lub musiała brać udział w nudnym obiedzie u X. Y.? Czyż nie lepiej by większą część tego czasu spędzić na łodzie, na koniu, w sali gimnastycznej, a — dlaczegożby nie na kole?

Kto rano wstaje, temu Pan Bóg daje! Nie ma czasu w dzień, to trzeba wcześniej pójść na spoczynek, a za to wstać rano i rano korzystać z jazdy.

Jeżeli i małżonek jest cyklistą, to mają odrazu miłe towarzystwo! A skoro dzieci podrosną, to zanim każde z rodziny będzie musiało pospieszyć do swogo zajęcia — wybiorą się wszyscy na ranną wycieczkę. Czy nie mogłoby koło być środkiem ścieśniającym węzły rodzinne, jeżeli dziś może być bliskiem do ich zerwania?

W szczególności kobieta w dobrym bycie mniej używa ruchu aniżeli jakaś robotnica; spędza ona życie bez wszelkiej natężającej pracy, odpoczywa, skoro się czuje znużoną, każe się pielęgnować, skoro jest chorą i t. d. Koło właśnie ma nadzwyczajne zdolności do podniesienia zdrowia i sił tych dam. Będzie ona zmuszoną wskutek jazdy na kole więcej baczyć na swoje ciało. Wszakże źródłem choroby jest w wielu wypadkach niemożność zużycia pokarmów, jakie się spożyło. Powietrze i fizyczne ćwiczenia stoją zwyczajnie w smutnym stosunku do spożytych pokarmów i napoi.

Jazda na kole ćwiczy też pamięć lokalną, która w ogóle u dam mniej jest rozwiniętą. Dama wybierająca się sama na wycieczkę studyować musi kartę sytuacyjną. Dalszy wielki zysk z jazdy na kole jest odwaga, którą cyklistka nabiera, gdyż jazda może być zawsze połączona z niebezpieczeństwem — zwyczajnie bardziej urojonem aniżeli prawdziwem. Uczy się ona traktować rzecz spokojnie, z czego na całe ma korzyść. Nie będzie krzyczała obaczywszy mysz, nie zemdleje skaleczywszy sobie palec i nie zawaha się przyjść z pomocą widząc kogoś w niebezpieczeństwie. Wymaga też jazda po ludnych miejskich ulicach wielkiej przytomności umysłu.

Jeżeli się koło — w co święcie wierzę — ma tak jak gimnastyka, szermierka, pływanie, wiosłowanie i t. d. przyczynić do przysporzenia nam ludzi dzielnych, niewymuszonych, naturalnych, to zaprawdę wielkiem jest jego zadanie. Jeśli dalej ono — o czem też jestem przekonany — zbawiennie wpłynie na zmniejszenie nerwowości, odwróci ochotę do prożności i mdłych przyjemnostek a otworzy oczy na piękność przyrody, to jest koło największym wynalazkiem 19. wieku, środkiem wychowawczym, którego się damy przedewszystkiem dla siebie i swych córek chwycić muszą.

Wielką jednak rolę ogrywa u dam wybór maszyny, gdyż jazda na kole ma być przyjemością a nie ciężką pracą. Jedynie lekko zbudowane a silne koło może u kobiet wzbudzić ochotę do jazdy i pozwoli jej znaleść w jeździe prawdziwą i trwałą przyjemność.

O stroju pisano już wiele, pozwólcie jednak piękne panie, że i ja w tej sprawie głos zabiorę. Panie u nas — z małymi wyjątkami — ubrane są niepraktycznie i nieładuie. Pozwoliłbym sobie dać Wam radę, byście nie nosiły koszuli damskiej lecz męską wełnianą z wykładanym kołnierzem, lub na mniejsze wycieczki siatkową koszulkę lub cienką koszulkę flanelową lub z surowego jedwabiu, jakich używają mężczyźni. Na to ubierzcie bluzkę, nigdy jednak koszulę lnianą lub szyfono-

wą bezpośrednio na ciało. Dalej pantalonki z angielskiemi sztylpami lub kamaszami, nie za wysokie sznurowane buciki, a na to krótka sukienka sięgająca poniżej kolan. Skórzany pasek, a skoro jest zimniej żakiecik z tej samej materyi co suknia i pantalony — uzupełnia bardzo strojne ubranie, podobne do stroju Szkotek wybierających się na polowanie.

Materyał powinien być taki, aby na niem nie było widać prochu, błota, oliwy itp. i impregnowany, aby w czasie niepogody nie przemakał. Dla pań starszych i tęższych stosowną jest dłuższa suknia, a zresztą jak wyżej. Ale — piękne panie — sznurówka przy jeździe na kole, z jakiegokolwiek byłaby zrobiona materyału jest zbrodnią.



Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Tabelka przenośni II.

Dla tylnego koła 26 cali ang.

	Ilość zębów na tylnem kole zebatem				
Ilość zębów na kole korbowem	7	8	9	10	11
14	56	49	$43^5/_9$	$39^1/_5$	$35^7/_{11}$
15	60	$52^1/_2$	$46^2/_3$	42	$38^2/_{11}$
16	64	56	$49^7/_9$	$44^4/_5$	$40^8/_{11}$
17	68	$59^1/_2$	$52^8/_9$	$47^3/_5$	$43^3/_{11}$
18	72	63	56	$50^2/_5$	$45^9/_{11}$
19	76	$66^1/_2$	$59^1/_2$	$53^1/_5$	$48^4/_{11}$
20	80	70	$62^2/_9$	56	$50^{10}/_{11}$
21	84	$73^1/_2$	$65^1/_3$	$58^4/_5$	$53^5/_{11}$
22	88	77	$68^4/_9$	$61^3/_5$	56
23	92	$80^1/_2$	$71^5/_9$	$64^2/_5$	$58^6/_{11}$
24	96	84	$74^2/_3$	$67^1/_5$	$61^1/_{11}$

Chcąc z cyfry przenośni otrzymać długość ujechanej za jednym obrotem korby drogi w centimetrach należy cyfrę tę pomnożyć przez 2·54 (gdyż 1 cal ang. = 2·54 cm.) a następnie przez Ludolfinę (3·14159). Jeżeli jednak komu nie zależy na nadzwyczajnej dokładności obliczenia to można sobie rachunek uprościć mnożąc cyfrę przenośni przez 8. (Iloczyn z 2·54 × 3·14159 = 7 9796 jest zatem dość bliskim podanej wyżej cyfry „8“, tak, że ta dla przybliżonego obliczenia będzie często wystarczającą).

Przy zjeżdżaniu z góry jakoteż na równej drodze, można przy użyciu wyższej przenośni osiągnąć większą szybkość z mniejszym stosunkowo nakładem siły, ale za to przy jeździe do góry lub przy przeciwnym wietrze daje się ona dotkliwie uczuwać. Naprowadziło to na zastosowanie różnych przyrządów do zmiany przenośni podczas jazdy. Jedne z nich polegają na tem, że za pomocą dźwigni lub klucza zmienia się położenie dość skomplikowanych kółek, mieszczących się przy osi, inne na tem, że się koła zębate dają łatwo zdjąć i innemi zastąpić, lub zastosowane są podwójne koła zębate, a zmianę przenośni osiąga się przez przełożenie łańcucha z jednej pary kół zębatych na drugą. Z tych wszystkich zdaje się nam ten ostatni system najodpowiedniejszym, gdyż zmiana kół wymaga znaczniejszej straty czasu, z systemów zaś polegających na komplikacyi kółek zębatych nie okazał się dotychczas żaden dość trwałym i pewnym.

Zresztą i częsta zmiana przenośni nie może być zalecana. Organizm przyzwyczaja się dość łatwo do pewnej przenośni, a każda jej zmiana sprowadza pewne znużenie. Każdy wie z doświadczenia, że najlepiej mu się jeździ na własnej maszynie, do której się już przyzwyczaił, a każda inna, choćby najlepsza, robi mu różnicę. Zmiana przenośni sprawia to samo wrażenie, co zmiana maszyny tak, że się wydaje, jakoby się siadło na inną maszynę. (C. d. n.)



AKADEMIA KOLARSKA

we Wiedniu.

Znakomicie udała się urządzona przez Związek niem. cyklistów w Austryi „Akademia kolarska“. Odbyła się ona w salach Zofii przy prawdziwym natłoku

publiczności, wśród której zasiadła też protektorka hrabina Kielmanseggowa obok swego małżonka namiestnika N. Austryi i liczni dygnitarze.

Punktem kulminacyjnym była naturalnie walka o mistrzowstwo w jeździe sztucznej na kole wysokiem, do której zgłosiło się trzech współzawodników, mianowicie dotychczasowy mistrz Schreiber jakoteż Meidinger i Kleemann, a z których wyszedł znów zwycięsko Schreiber. W Meidingerze znalazł on jednak poważnego przeciwnika, bo zaledwie $1^{3}/_{10}$ punktów brakło Meidingerowi do zrównania się ze Schreiberem, a nawet przy ćwiczeniach obowiązkowych, stawiających ogromne wymagania, prześcignął Meidinger mistrza Schreibera. Schreiber odznacza się bajeczną zręcznością, natomiast Meidinger imponuje poprawnem, ślicznem wykonaniem wszystkich ćwiczeń i swą gimnastyczną postawą. Kleeman mniej był poważnym konkurentem i w ogóle w ruchach za sztywny.

Na resztę zawodów s ładały się ćwiczenia na kole niskiem, które też nie mniej były zajmujące od walki o mistrzowstwo. Jazdy sztuczne nowicyuszów i młodzieży, dały nam również poznać niepośledne siły, naśladujące wyśmienicie Sid Blacka i Kaufmanna, a nawet p. D'Endel z Osieku popisał się całkiem nową sztuczką, jak stanie na rękach opartych na kierownicy i siodle przy ruchu maszyny.

Znaczniejszą część wieczoru zajęły jazdy rejowe. Nagrodę miasta Wiednia zdobyła ósemka klubu „Die Schwalben“ przeciw Wied. K. C.

Sportowe te zawody zakończyła wesoła baraszka J. Adametza „Naokoło ziemi“.

Rezultaty zawodów są następujące:

Jazda sztuczna nowicyuszów: 1. W. Herbst, 2. R. Seiler, 3. A. Reisser.

Reje nowicyuszów w 6 kół: 1. Wied. K. C. „Touristen“, 2. Inzersdorfski K. C

Jazdy sztuczne młodzieży: 1. Oskar D' Endel, 2. A. Reisser, 3. G. Feix.

Reje młodzieży w 8 kół: 1. Wied. K C., 2. Wied. K. C. „Touristen“, 3 Wied. T C. z Ottakring.

Walka o mistrzowstwo Związku niem. cykl. w Austryi: 1. Schreiber 37. 3 p., 2. Meidinger 36. 0 p., 3. Kleemann 31. 1 p.

Reje na kołach niskich w 8 kół o nagrodę hon. m. Wiednia: 1. Wied. K C. „Die Schwalben“. 2. Wied K C.

Reje na kołach wysokich w 8 kół: 1. Wied. K. C. bez konkurencyi. *K.*



WYCIECZKA NA KOLE
z Wiednia wzdłuż Dunaju.

Z notatek kolarsko-turystycznych,

skreślił

WACŁAW KRZEPOWSKI.

(Ciąg dalszy).

IV.

Krems — Stein. — Mautern. — „Stift Göttweig“. — Kolarstwo u księży.

Krems jest jednem z najstarszych miast nad Dunajem. Historya tego grodu sięga jeszcze piątego stulecia, toteż przeszłość historyczna miasta tego jest obszerną Nie moją to rzeczą wywodzić ją na tem miejscu, — przejdę raczej do teraźniejszości.

Mieszkańców około 12.000, handel i przemysł kwitnie w pełnym rozwoju. Domy przeważnie w stylu renaissance, ulice wąskie, charakterystyka w ogóle miast średniowiecznych. Wielu tu znachodzimy godnych widzenia budynków, jak ratusz, kościół parafialny św. Wita, klasztor Dominikanów i inne.

Starsze jeszcze znamię zewnętrzne nosi obok leżące miasteczko Stein. Jest ono dalszym ciągiem miasta Krems, połączone przedmieściem Und. Leży tuż nad brzegiem Dunaju. Miasteczko to jest corocznie nawiedzane wylewami Dunaju, to też mieszkańcy budują domy na wysokich podmurowaniach. Dwie bramy w rodzaju wysokich wież tworzą resztki dawnej fortecy. Znajduje się tu słynny w Austryi dom karny, składający się z kilku kolosalnych budynków i kaplicy. Cały zakład może pomieścić około 1150 przestępców. Budynek wzorowo urządzony, zaopatrzony w gazowe oświetlenie, wodociągi, centralne ogrzewanie i t. p. Mimo tej wygody blado wyglądają twarze wię-

źniów, którzy z ogolonymi głowami, smętnym wzrokiem wyglądają z poza krat więziennych, co na przechodnia nie zbyt miłe robi wrażenie. Zaraz za miastem znajduje się duży most żelazny, konstrukcyi kratowej, — zbudowany w r. 1893.

Przejechałem na przeciwną stronę Dunaju, aby oglądnąć o 5 klm oddalony słynny klasztor „Göttweig". Miasteczko Mautern leżące zaraz za mostem niczem nie nęci obcego, to też po 15 minutach jazdy byłem u stóp klasztoru. Już z daleka widnieją jego mury, leży on bowiem na wysokiej izolowanej górze (428 m.), z której prześliczny roztacza się widok. Zostawiłem koło w zajeździe, a sam pieszo, krętemi ścieżkami wśród zieleni drzew, po półgodzinnej drodze dostałem się na górę. (C. d. n.)



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, dnia 23. grudnia 1897.

Z życia polskich cyklistów nie wiele mogę donieść; przeważna ich część rozpierzchła się w strony rodzinne na święta Bożego Narodzenia. Zarząd „Polskiego klubu Cyklistów" na ostatniem posiedzeniu przybrał do swego łona p. dra Feliksa Mikockiego, adwokata, i uchwalił w zbliżającym się karnawale urządzić „Wieczór mazurowy" na szerszą skalę. Zaproszono też do współudziału szerszy komitet, jak również postanowiono prosić na gospodynie wieczoru wiele polskich pań w Wiedniu zamieszkałych. W pierwszy czwartek po Nowym Roku odbędzie się zwyczajne zebranie towarzyskie Klubu, które się obecnie z urozmaiconymi programami co dwa tygodnie odbywać będą.

Od kilku dni zawitała piękna pogoda i mimo kilkustopniowego zimna zachęciła wielu kolarzy wiedeńskich do przejażdżki po mieście i okolicy, spotykałem nawet wiele pań z zarumienionemi od wiatru twarzami dzielnie „radlujących". Suche ulice miasta i gościńce nadają się ku temu wyśmienicie.

Wszystkie większe firmy fabryczne kół zakładają zimowe szkoły jazdy na kole, aby nowicyuszów przygotować do następnego sezonu. Firma austr. „Waffenrad" pomyślnie zużyła ku temu salę zwaną „Römersaal" w „Venedig in Wien", urządzając tam t. zw. „Waffenrad-Winter-Velodrom". Przestrzeń przeznaczona do jazdy na kole wynosi 1200 kwadr. metrów (60 m. dł., 20 m. szer.) i daje amatorom sposobność do wygodnej jazdy w ogrzanej i elektrycznie oświetlonej sali, która jest zaopatrzona w bufet i restauracyę, a dwa razy tygodniowo przygrywa nawet muzyka. W kanałach i na placach „Venedig in Wien" urządzono ślizgawkę, tak, że zatem obu tych sportów można na jednem miejscu używać.

Obok licznych klubów wiedeńskich powstał w tych dniach we Wiedniu nowy klub całkiem oryginalny w swoim rodzaju, ale prądowi czasu odpowiadający, — jestto klub amatorów jazdy samochodami „Automobil-Club". Powozy poruszane mechanicznie siłą różnego rodzaju spotyka się coraz częściej na ulicach miasta, a nawet policya miała już przyjemność notowania wypadków przejechania przez samochody. Na liście nowego klubu znachodzi się nazwiska osób zamożnych, które sobie na tę nowość mogą pozwolić.

W. Krzepowski, sekretarz P. K. C.

KRONIKA.

W celu uregulowania nakładu upraszamy o wczesne nadsyłanie przedpłaty.

Ze smutkiem też konstatujemy, iż wielu naszych czytelników zalega jeszcze z prenumeratą. Jest to dla Administracyi wielkim uszczerbkiem, prosimy tedy o rychłe wyrównanie zaległości, gdyż i my mamy liczne zobowiązania, które nie cierpią zwłoki.

— Akademicko-techniczny K. C. w Gracu obchodził dziesiątą rocznicę swego istnienia. Liczy on obecnie 215 członków, z tego 96 czynnych.

— J a z d a n a k o l e z pochylonym naprzód tułowiem działa szkodliwie na oczy, gdyż wzrok musi być ustawicznie ku górze skierowany i górne powieki silnie wzniesione, a one najmniej są zdolne do takiego ustawicznego natężenia.

— K a ż d y, kto uprawia jakiś sport, daleko więcej zwyczajnie zważa na swoje zdrowie, aniżeli ten, który nie oddaje się żadnym ćwiczeniom fizycznym. Sportsmen zauważyć musi najlżejszą niedyspozycyę, gdyż ta odbija się zaraz na jego siłach, umniejszając zdolność do pracy.

— P o c z t a b e r l i ń s k a zaczęła używać wozów motorowych do rozwożenia listów i pakietów. W Londynie są one już od dłuższego czasu w użyciu.

— Przepisy dla cyklistów, bardzo zwięźle zredagowane, podaje w jednym z ostatnich numerów „Sport Journal“: „Nie jedź bez legitymacji, dzwonka, dobrze napompowanego pneumatyka, dobrze przyciągniętych śrub, nasmarowanych łożysk i dobrze działającego hamulca! — Nie jedź z pełnym żołądkiem! — Nie zapomnij o napełnieniu latarki, napełnieniu torebki na przybory i napełnieniu sakiewki! Ani się nie garb, ani się nie wyciągaj jak nadęta żaba! — Nie jedź bezpośrednio za wozem! Zwolnij szybkość na krzyżowaniach ulic, stacyach tramwayów! — Zjedź każdemu pieszemu z drogi! — Na drodze pij nie wiele! — Nie siadaj na przeciągu! Przedewszystkiem jednak jedź z zamkniętemi ustami i otwartemi oczyma“.

— Znany trener Choppy Warburton zmarł nagle 17. z. m. na udar sercowy w Londynie.

— Falb przepowiada na r. 1898 wczesną wiosnę. Nie mielibyśmy nic przeciw temu, byleby się ta przepowiednia ziściła.

— Droga dla cyklistów ma być według uchwały rady miejskiej naokoło całego Paryża zbudowana.

— Austryacko-amerykańskie Tow. akcyjne dla fabrykacyi gumy we Wiedniu (XIII. Breitensee) przesłało swoim odbiorcom i większym klubom bardzo piękny noworoczny upominek, mianowicie wspaniałe dzieło „Radlerei“, o którem zamieściliśmy w poprzednim numerze obszerniejszą wzmiankę.

— W Nowym Yorku odbył się coroczny sześciodniowy wyścig, z którego wyszedł zwycięzko niemiecki jeździec Miller obecnie w Chicago zamieszkały. Porządek zwycięzców: 1. Miller 3268 km. (6000 Marek), 2 Rice 3260 km. (3200 M), 3. Schinneer 3219 km. (2000 M.) 4. Hale 3090 km. (1400 M.), 5. Waller 3030 km. (1200 M), 6. Pierce 2942 km (800 M.), 7. Golden 2861 km. (600 M.), 8. Gannon 2838 km. (500 M), 9 Entermann 2821 km. (400 M), 10. Rivierre 2809 km. (350 M), 11. Elkes 2682 km. (300 M.), następnie Kinz, Julius, Moore, Beacom, Johnson (nie John).

Wielu jeźdźców pochorowało się, lub upadali pół żywi z kół, a Rivierre wpadł nawet w jakiś rodzaj szału, tak że musiał być związany. W ogóle tego rodzaju wyścigi powinny zejść raz na zawsze z wszelkich programów.

LITERATURA.

— Portrety najznakomitszych wyścigowców światowych (II. serya) okazały się właśnie nakładem księgarni Emila Schwarza w Berlinie (Andreasstrasse 79). Serya ta obejmuje znakomicie wykonane podobizny takich sił sportowych jak: Chase, Chinn, Cordang, Fischer Józef i Juliusz, Huret, Jacquelin, Köcher, Luyten, Mündner, Nossam, Pasini, Stocks, Tomaselli i Utoczkin. Wydawnictwo to szczerze możemy polecić naszym czytelnikom, zwłaszcza, że jest ozdobne i tanie, kosztuje bowiem tylko 1 markę to znaczy 60 ct.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— W St Louis (St. Zjedn.) wynaleziono sposób lania ram aluminiowych z jednego kawałka.

Odezwa do pp. Cyklistów.

Wielmożni Panowie! Zajmując się wyrobami pończoszkowymi, wykonuję tak cieńsze jak i grubsze wyroby na dwóch maszynach najlepszej konstrukcyi.

Jako wdowa z dwojgiem dzieci utrzymuję się wyłącznie z tej pracy, ośmielam się więc zwrócić do Wielmożnych Panów o łaskawe poparcie moich wyrobów. Przyjmuję zamówienia na wyroby tak nowe, jako też podrabianie pończoch, wykańczanie kapuz, kamaszów i innych tego rodzaju wyrobów.

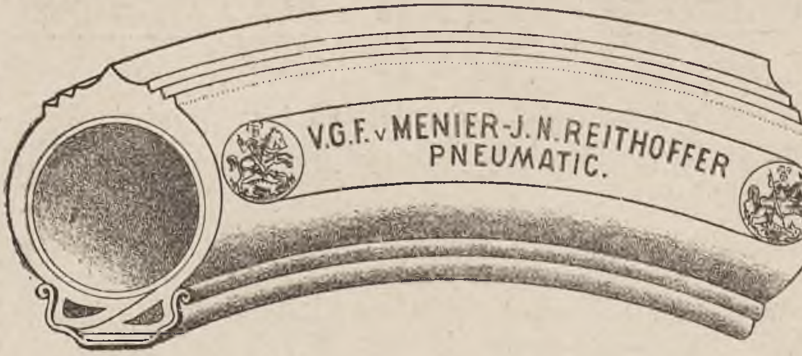
Powierzone mi roboty wykonuję z całą dokładnością, w najkrótszym czasie i po najskromniejszych cenach.

Żywiąc niepłonną nadzieję, iż WPanowie prośbę moją raczą uwzględnić,

kreślę się z głębokim szacunkiem
Zofia Burghardtowa
we Lwowie, ul. Łyczakowska 15.

„Zj. F. G. p. Meniera - J. N. Reithoffera“. PNEUMATYK

Najlepszy z istniejących!



Najlepszy z istniejących!

Jedyni fabrykanci:

Zjednoczone Fabryki wyrobów gumowych Harburg - Wiedeń

przedtem Menier - J. N. Reithoffer.

Fabryka: Wimpassing
Poczta Ternitz
przy kolei południowej.

Główne biuro: Wiedeń,
I., Deutschmeisterplatz
nr. 1.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.

(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

FABRYKI:
Wiedeń, XIII. Breitensee.
Wysočan obok Pragi.

SKŁADY:
Wiedeń, I. Schottenring 23.
Praga, ul. Hybernska 32.



Najlepszym pneumatykiem jest **„Continental“** i za to też jest on najulubieńszym. Wyroby dla Niemiec: Continental Cauthouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks-Actien-Geselschaft Budapest.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.